Deutscher Bundestag **Drucksache 16/3943**

16. Wahlperiode 20. 12. 2006

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Rainder Steenblock, Peter Hettlich, Winfried Hermann, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 16/3734 –

Geplante Fahrrinnenanpassungen von Elbe und Weser für die Containerschifffahrt

Vorbemerkung der Fragesteller

Gemäß Kabinettsbeschluss der Bundesregierung vom 15. September 2004 wurden die von Hamburg und Bremen beantragten Maßnahmen „Fahrrinnenanpassungen von Unter- und Außenelbe sowie Außenweser“ unter anderem unter folgenden Maßgaben noch nachträglich in den Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2003 aufgenommen:

„Zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Nordseehäfen wird der Bund seine Bemühungen um eine leistungsfähige und anforderungsgerechte Infrastruktur der Seehafenstandorte verstärken. Dazu wird die Bundesregierung die Strategie für die see- und landseitige Anbindung der Häfen fortentwickeln und auf der Grundlage der ‚Gemeinsamen Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik‘ mit den Ländern abstimmen (Seehafenkonzeption).

Die beiden Vorhaben Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe und Fahrrinnenanpassung der Außenweser werden für das weitere Planungsverfahren mit einem besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrag versehen und bei mit dem BMU festgestellten positiven Ergebnis den im BVWP 2003 enthaltenen Bundeswasserstraßenvorhaben gleichgestellt. Die von den Ländern vorgebrachten Anforderungen, insbesondere die ökologischen Belange und die Deichsicherheit, werden im weiteren Verfahren besonders berücksichtigt. (…) Die Festlegung dieser Vorhaben als prioritär kann erst erfolgen, wenn die mit Kabinettsbeschluss vom 2. Juli 2003 geforderte Priorisierung aller Maßnahmen im Bereich der Bundeswasserstraßen erfolgt ist und wenn die Länder die FFH-Nachmeldungen von Flussästuaren vorgenommen haben.“ Weitere Einzelheiten wurden in den „Eckpunkten Hafenkonzept 2010“ am 30. August 2004 veröffentlicht.

Im Investitionsrahmenplan vom 24. Oktober 2006 ist die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe und der Außenweser für 14,50 m tiefgehende Containerschiffe mit einem Finanzvolumen von 248,2 Mio. Euro (Unter- und Außenelbe) bzw. 28,3 Mio. Euro (Außenweser) eingestellt.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 18. Dezember 2006 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Hält die Bundesregierung an den genannten Beschlüssen der letzten Bundesregierung zur Erarbeitung einer Seehafenkonzeption fest?

Zur Sicherung und Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit des Seehafenstandortes Deutschland bedarf es leistungsfähiger und anforderungsgerechter Verkehrsinfrastrukturen zu den Seehäfen. Deshalb hat die Bundesregierung es sich gemäß Koalitionsvertrag zum Ziel gesetzt, die notwendigen seewärtigen und landseitigen Anbindungen der deutschen Seehäfen gezielt und koordiniert auszubauen. Dazu wird der Bund seine Strategie für die see- und landseitige Anbindung der Häfen fortentwickeln und auf der Grundlage der „Gemeinsamen Plattform des Bundes und der Küstenländer zur deutschen Seehafenpolitik“ mit den Ländern abstimmen (Seehafenkonzeption).

2. Wenn ja, wann ist voraussichtlich mit einem ersten Entwurf einer Seehafenkonzeption zu rechnen?

Gemeinsam mit den Küstenländern überarbeitet der Bund die „Gemeinsame Seehafenplattform“ (Seehafenkonzeption). In die Überarbeitung der „Gemeinsamen Seehafenplattform“ sollen u. a. sowohl Ergebnisse aktueller Forschungsvorhaben wie auch Erkenntnisse aus dem Konsultationsprozess der EU-Kommission zur zukünftigen europäischen Seehafenpolitik einfließen. Mit einem ersten Entwurf ist voraussichtlich in 2007 zu rechnen.

3. Ist die vorgesehene Abstimmung mit den Bundesländern zu einer Seehafenkonzeption erfolgt oder geplant?

Die Überarbeitung und Fortentwicklung der „Gemeinsamen Seehafenplattform“ erfolgt in enger Abstimmung und Kooperation mit den Küstenländern.

4. Wie ist der aktuelle Planungsstand der erneuten Fahrrinnenanpassungen von Unter- und Außenelbe sowie der Außenweser?

Für die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe wurde der Antrag auf Planfeststellung am 12. September 2006 gestellt. Die zum Antragszeitpunkt noch fehlenden Planunterlagen (Gutachten) werden seitdem sukzessive nachgereicht und durch die Planfeststellungsbehörde auf Auslegungsfähigkeit geprüft. Die Auslegung der Planunterlagen (= förmliche Einleitung des Planfeststellungsverfahrens) wird voraussichtlich Anfang 2007 stattfinden können.

Für die Fahrrinnenanpassung der Weser läuft das Planfeststellungsverfahren bereits.

5. Wann wird mit einem rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss gerechnet?

Eine Beantwortung dieser Frage ist derzeit nicht möglich, da die Bestandskraft eines Planfeststellungsbeschlusses erst eintritt, wenn über eventuelle Klagen gegen den Beschluss gerichtlich letztinstanzlich entschieden wurde.

Ebenso wenig lässt sich derzeit abschätzen, wann mit dem Erlass des jeweiligen Planfeststellungsbeschlusses zu rechnen ist. Dies hängt vom Verlauf der Planfeststellungsverfahren ab.

6. Welche Finanzmittel sollen im Zeitraum des Investitionsrahmenplans bis 2010 zur Verfügung gestellt werden?

Für die Maßnahmen zur Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe sowie der Außenweser sind rund 276 Mio. Euro vorgesehen. Der Mittelabfluss bis 2010 hängt davon ab, wann die Planfeststellungsverfahren abgeschlossen sein werden.

7. Wann ist mit einer Fertigstellung der jeweiligen Fahrrinnenanpassungen zu rechnen?

Die Fertigstellung der jeweiligen Fahrrinnenanpassung hängt entscheidend vom Erlass des entsprechenden Planfeststellungsbeschlusses und vom Verlauf des Vergabeverfahrens ab. Bei optimistischer Betrachtung könnte eine Verkehrsfreigabe bei der Außenweser im Herbst 2008 erfolgen, bei der Unter- und Außenelbe Ende 2009.

8. Wurden die geplanten Fahrrinnenanpassungen von Unter- und Außenelbe bzw. Außenweser nach Ansicht der Bundesregierung jeweils einer ausreichend sachgemäßen Nutzen-Kosten-Untersuchung (NKU) unterzogen, und wenn ja, mit welchem Ergebnis?

9. Welcher Bewertungsansatz wurde dabei gewählt?

Die Fragen 8 und 9 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Fahrrinnenanpassungen der Unter- und Außenelbe und der Außenweser wurden nach der verkehrsträgerübergreifenden Methodik des Bundesverkehrswegeplans 2003 der gleichen gesamtwirtschaftlichen Bewertung in Form einer Nutzen-Kosten-Analyse unterzogen. Die Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen haben auch unter Berücksichtigung der gleichzeitigen Verwirklichung des Jade-Weser-Ports hochwirtschaftliche Nutzen/Kostenverhältnisse ergeben:

- Unter- und Außenelbe: 4,3
- Außenweser: 5,1.

10. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass alternative Entwicklungen, Möglichkeiten und Potenziale beim Containerverkehr wie z. B. durch den Ausbau des Jade-Weser-Ports zum Tiefwasserhafen und mögliche Verlagerungen von Containeraufkommen mit dem Ziel Südosteuropa in den Mittelmeerraum mit zu einer sachgemäßen NKU zum geplanten Fahrrinnenausbau Unter-/Außenelbe gehören, und wenn nein, warum nicht?

Die Betrachtung alternativer Entwicklungen ist Gegenstand der Sensitivitätsrechnungen, die im Rahmen der gesamtwirtschaftlichen Bewertung durchgeführt werden. Im Fall der Fahrrinnenanpassungen an Unter- und Außenelbe und an der Außenweser wurden sowohl alternative Umschlagszenarien als auch die Realisierung des neuen Containerterminals in Wilhelmshaven in die Bewertungen einbezogen.

11. Stimmt die Bundesregierung der Einschätzung zu, dass es nach Fertigstellung der Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe keine weitere

Anpassung mehr geben kann, weil dann die Elbtunnelröhren erreicht würden?

Die Lage des Elbetunnels ist eine grundsätzliche Randbedingung bei der Variantenauswahl von Fahrrinnenanpassungen. Über die derzeit geplante Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe hinaus sind der Bundesregierung keine weiteren Planungen bekannt.

12. Welche Prognosen liegen der Bundesregierung über die Entwicklung des Tiefgangs der weltweiten Containerflotten in den kommenden Jahren und Jahrzehnten vor?

Die im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen zu den Fahrrinnenanpassungen an Elbe und Weser aufgestellten Prognosen der Weltcontainerflotte weisen insbesondere für die Größenklasse zwischen 100 000 und 120 000 tdw, mit den relevanten Schiffstiefgängen von 14,50 m, deutliche Zunahmen auf. Bereits für 2010 werden mehr als 130 Einheiten dieser Größenklasse erwartet. Die Ordertätigkeit der Reedereien legt nahe, dass die bisherigen Prognosen sogar als eher zu vorsichtig einzustufen sind und bis 2015 deutlich überschritten werden. Auch die prognostizierte Entwicklung der Größenklasse über 120 000 tdw, mit bis zu 16 m tiefgehenden Schiffseinheiten, wird voraussichtlich schneller vonstatten gehen.

13. Plant die Bundesregierung während der EU-Ratspräsidentschaft eine Initiative für eine Harmonisierung der Beihilfenvorschriften in europäischen Häfen mit dem Ziel, gleiche Wettbewerbsbedingungen für die Häfen zu schaffen, wenn ja, was ist geplant, wenn nein, warum nicht?

Seit Beginn der Diskussion um das „Port Package“ hat die Bundesregierung sich für transparente und faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den europäischen Seehäfen ausgesprochen und seitens der EU-Kommission konkrete Transparenz- und Beihilferegelungen, insbesondere zur Finanzierung von Seehafeninfrastrukturen, eingefordert.

Nachdem der zweite seitens der EU-Kommission vorgelegte Richtlinienvorschlag über den Marktzugang zu den Hafendiensten („Port Package II“) ebenfalls gescheitert ist, hat die EU-Kommission ein Konsultationsverfahren zur Erarbeitung einer zukünftigen europäischen Seehafenstrategie eingeleitet. Die Bundesregierung wird sich an der Diskussion konstruktiv beteiligen und sich für transparente und faire Wettbewerbsbedingungen zwischen den europäischen Seehäfen einsetzen. Mit Nachdruck wird die Bundesregierung auch weiterhin konkrete Transparenz- und Beihilferegelungen, insbesondere zur Finanzierung von Seehafeninfrastrukturen, einfordern.

14. (Wie) lässt sich im Falle des Ausbaus der Außenweser eine Doppelinvestition aus Steuergeldern in den gleichzeitig wenige Kilometer westlich geplanten Jade-Weser-Port rechtfertigen?

Wie in der Antwort zu Frage 8 dargestellt, hat die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung die hohe volkswirtschaftliche Rentabilität der Fahrrinnenanpassung der Außenweser auch bei gleichzeitiger Realisierung des Jade-Weser-Ports bestätigt. Die damalige Umschlagprognose wird durch den rasanten Anstieg des Containerumschlags der großen Nordseehäfen in den letzen Jahren, an dem sowohl Hamburg als auch die Bremischen Häfen überproportional beteiligt sind, noch deutlich übertroffen. Vor diesem Hintergrund stellt der zügige Aus-

bau des Jade-Weser-Ports eine sinnvolle und notwendige Ergänzung der Umschlagskapazitäten der beiden bestehenden Häfen dar.

15. Wie erklärt die Bundesregierung die wesentliche Diskrepanz der naturschutzfachlichen Risikobewertung der beiden eingeschalteten Bundesfachbehörden, der Bundesanstalt für Gewässerkunde einerseits und des Bundesamtes für Naturschutz andererseits?

16. Welche Konsequenzen zieht sie daraus?

Die Fragen 15 und 16 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Umweltrisikoeinschätzungen (URE) der Fahrrinnenanpassungen der Unter-/Außenelbe sowie der Außenweser basieren auf der in der Projektgruppe Bundesverkehrswegeplanung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung unter Beteiligung des Bundesamtes für Naturschutz erarbeiteten Methodik. Die URE dient einer ersten Einschätzung der Auswirkungen der jeweiligen Vorhaben im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung. Die für die Erstellung der URE zuständige Bundesanstalt für Gewässerkunde hat auf der Grundlage naturwissenschaftlicher Untersuchungen die Bewertung nach dieser Methodik durchgeführt. Das Bundesamt für Naturschutz hat entsprechend seinem Auftrag einen anderen methodischen Ansatz verfolgt.

Die sich daraus ergebende Diskrepanz zwischen den Einschätzungen der beiden Bundesoberbehörden wird durch die detaillierte Umweltverträglichkeitsprüfung im Rahmen der Planfeststellungsverfahren geklärt.

17. Wie wurde bzw. wird der „besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag“ für die geplante Vertiefung der Unter- und Außenelbe umgesetzt?

18. Wie wurde bzw. wird der „besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag“ für die geplante Außenweservertiefung umgesetzt?

19. Zu welchem Ergebnis ist das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit (BMU) hinsichtlich des „besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags“ für die geplante Vertiefung der Unter- und Außenelbe gekommen, und wie ist dieses begründet?

20. Zu welchem Ergebnis ist das BMU hinsichtlich des „besonderen naturschutzfachlichen Planungsauftrags“ für die geplante Außenweservertiefung gekommen, und wie ist dieses begründet?

Die Fragen 17 bis 20 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der besondere naturschutzfachliche Planungsauftrag, der für beide Maßnahmen durch Kabinettsbeschluss vom 15. September 2004 erteilt wurde, ist durch die Umweltverträglichkeitsuntersuchungen im Rahmen der Vorbereitung der Planfeststellungsverfahren zu erfüllen. Für die Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe liegen die maßgeblichen Untersuchungsunterlagen zur Umweltverträglichkeit und Gewässerhydrologie noch nicht vollständig vor. Für die Fahrrinnenanpassung der Außenweser ist die Umweltverträglichkeitsuntersuchung bereits fertig gestellt und das Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

Eine Beteiligung des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit am Planfeststellungsverfahren ist nach geltendem Recht nicht vorgesehen.

21. Wie werden die ökologischen Belange in diesen beiden Verfahren jeweils besonders berücksichtigt?

Die besondere Berücksichtigung der ökologischen Belange ist durch die Planfeststellungsverfahren sichergestellt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung, d. h. die Ermittlung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen der Maßnahmen auf die Umwelt, sowie die Verträglichkeitsprüfung im Hinblick auf die Natura-2000-Schutzgebiete sind zentraler Bestandteil der Planfeststellungsverfahren.

22. Wurde oder wird eine strategische Umweltverträglichkeitsprüfung jeweils durchgeführt, wenn nein, warum nicht?

Eine Strategische Umweltprüfung (SUP) wurde nicht durchgeführt. Eine Verpflichtung zur Durchführung einer SUP besteht nur für bestimmte Pläne und Programme, nicht dagegen für konkrete Projekte wie die Fahrrinnenanpassung an Elbe und Weser.

23. Wie ist der Stand der Umsetzung der planfestgestellten Kompensationsmaßnahmen für die letzte „Fahrrinnenanpassung der Unter- und Außenelbe an die Containerschifffahrt“ von 1999?

Für die letzte Anpassung der Fahrrinne der Unter- und Außenelbe an die Containerschifffahrt wurden Kompensationsmaßnahmen mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 22. Februar 1999 sowie mit den ergänzenden Planfeststellungsbeschlüssen vom 24. August 2005 und vom 31. Juli 2006 angeordnet. Der aquatische Ausgleich ist vollständig umgesetzt. Im terrestrischen Bereich sind die angeordneten Maßnahmen ganz überwiegend umgesetzt. Der Abschluss der landschaftspflegerischen Maßnahmen ist für 2007 zu erwarten.

24. Welche Möglichkeiten bestehen aus Sicht der Bundesregierung noch für Kompensationsmaßnahmen an der Tideelbe für die nächste Elbvertiefung?

Im Rahmen einer umfassenden Studie hat die Bundesanstalt für Gewässerkunde das ökologische Entwicklungspotential der Unter- und Außenelbe untersucht. Dort sind unter anderem grundsätzliche Vorschläge erarbeitet worden, mit denen eine ökologische Aufwertung der Unter- und Außenelbe angestrebt wird.

Vorrang gilt den Ausgleichsmaßnahmen im aquatischen Bereich, da sie zu einer hohen ökologischen Aufwertung des gesamten Elbeästuars führen.

25. Wie schätzt das BMU die Vorgehensweise ein, die nächste Elbvertiefung vor allem im aquatischen System auszugleichen, und welche praktischen Erfahrungen liegen mit vergleichbaren Maßnahmen bereits vor?

Grundsätzlich ist das System der Folgenbewältigung in der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung bzw. der FFH-Verträglichkeitsprüfung so angelegt, dass beeinträchtigte Funktionen in gleichartiger Weise auszugleichen sind. Die Umsetzung erforderlicher Kompensationsmaßnahmen hat der Vorhabensträger mit den betroffenen Bundesländern abzustimmen.

26. Was hat der Vergleich der Entwicklung des Sauerstoffhaushaltes mit den Prognosen aus der Umweltverträglichkeitsuntersuchung für die Elbevertiefung von 1999 ergeben (vgl. Planfeststellungsbeschluss II. 3.2.1.5.b)?

Hinsichtlich der Entwicklung des Sauerstoffhaushaltes der Tideelbe gibt es keine Hinweise darauf, dass die diesbezüglichen Prognosen aus der Umweltverträglichkeitsuntersuchung zur vorherigen Fahrrinnenanpassung übertroffen wurden. Die seit Mitte der neunziger Jahre vorliegende Tendenz zu geringen Sauerstoffgehalten in der Tideelbe ist im Wesentlichen auf die veränderte Belastungssituation aus der Mittelelbe zurückzuführen. Die im selben Zeitraum angestiegene und seit mehreren Jahren konstant hohe Algenbiomasseproduktion in der Mittelelbe führt zu der hohen Belastung der Tideelbe mit organischem Material. Der mikrobielle Abbau dieser pflanzlichen Biomasse im Bereich des Hamburger Hafens verbraucht Sauerstoff und hat dadurch die so genannte Sekundärbelastung in der Unterelbe ansteigen lassen. So kommt es, wie beispielsweise im sehr abflussarmen Jahr 2003, dass bei langen Aufenthaltszeiten und hohen Wassertemperaturen im Bereich des Hamburger Hafens sehr geringe Sauerstoffgehalte auftreten. Ein mess- und beobachtbarer Zusammenhang der Entwicklung des Sauerstoffhaushalts der Tideelbe mit der vorherigen Fahrrinnenanpassung besteht nicht.

27. Ist das für die Untersuchung der Auswirkungen einer weiteren Elbvertiefung eingesetzte dreidimensionale hydronumerische Modell in der Lage, die Veränderungen der Strömungsgeschwindigkeiten in den Seitenräumen und Nebenelben zu berechnen?

Aus Sicht des Trägers des Vorhabens ist das dreidimensionale hydronumerische Modell dazu in der Lage, die Veränderungen der Strömungsgeschwindigkeit in den Seitenräumen und Nebenelben zu berechnen.

28. Wenn ja, wie groß werden diese Veränderungen im Falle einer erneuten Elbvertiefung sein?

Die ausbaubedingten Änderungen der Strömungsgeschwindigkeit in den Seitenräumen und Nebenelben werden vom Träger des Vorhabens untersucht. Die Untersuchungen sind Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen, die zurzeit zusammengestellt und im Rahmen des Verfahrens öffentlich ausgelegt werden.

29. Wenn nein, auf welcher Grundlage wird dann eine Prognose hinsichtlich einer weiteren Verschlickung der Nebenelben getroffen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 27 verwiesen.

30. Ist im Rahmen der Modellrechnungen der Nachweis zu führen, wo die aus der Elbe gebaggerten und umgelagerten Sedimente verbleiben?

Die Modellrechnungen tragen dazu bei, Prognosen zur Sedimentdrift zu erhalten und geeignete Umlagerungsorte zu finden.

31. Mit welchen Schlickmengen ist bei der nächsten Elbvertiefung zu rechnen, und wohin sollen diese verbracht werden?

Bei der Vertiefung der Fahrrinne werden weit überwiegend gewachsene Böden abgetragen, diese bestehen größtenteils aus Mittel- und Feinsanden. In geringem Maße verbleibende Weichsedimente wie Schlick sollen aus Sicht des Trägers des Vorhabens auf dafür eigens eingerichtete Spülfelder verbracht werden. Die Ausbaubaggermenge beträgt insgesamt voraussichtlich 38,5 Mio. m^3.

32. Welche Prognose gibt es für die Unterhaltsbaggerungen angesichts der steigenden Schlickmengen für die Zeit nach der nächsten Elbvertiefung?

Die ausbaubedingten Änderungen der Baggermengen werden vom Träger des Vorhabens untersucht. Die Untersuchungen sind Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen, die zur Zeit zusammengestellt und im Rahmen des Verfahrens öffentlich ausgelegt werden.

Der Vorhabensträger geht allgemein von einer Zunahme der Baggermengen und nicht der Schlickmengen aus. Im Bereich von Hamburg, wo bisher überwiegend Schlick gebaggert wird, wird sich nach Auffassung des Trägers des Vorhabens die ausbaubedingte Menge nicht erhöhen. Eine Zunahme wird vor allem im Bereich der Begegnungsbox (ca. 30 Prozent) erfolgen, die ein gewünschtes Sedimentationsbecken darstellt, da sie einen Weitertransport zum Hamburger Hafen unterbindet.

33. Gibt es ein Gesamtkonzept zur Lösung der Frage, wie mit den im Falle einer erneuten Elbvertiefung weiter steigenden Schlickmengen umzugehen ist, das über die ständigen Unterhaltsbaggerungen hinausweist?

Im Zusammenhang mit den Planungen zur Fahrrinnenanpassung von Unter- und Außenelbe hat der Träger des Vorhabens ein integriertes Strombaukonzept vorgesehen, das erste Schritte zur Trendumkehr der heutigen Unterhaltungssituation einleiten soll. Die heutige Situation ist dabei aber nicht nur vorangegangenen Fahrrinnenanpassungen zuzuschreiben, sondern auch anderen Maßnahmen wie z. B. Vordeichungen und Hafenbeckenverfüllungen.

34. Inwieweit wird das Ziel der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL), den Schutz und die nachhaltige Bewirtschaftung von Gewässern stärker in andere politische Maßnahmen der Gemeinschaft zu integrieren, wie z. B. in die Energie- und Verkehrspolitik (Absatz 16), bei dem geplanten Vorhaben berücksichtigt?

35. Stimmt die Bundesregierung der Aussage zu, dass die geplante Elbevertiefung mit Artikel 1 (a) WRRL nicht vereinbar ist, der zum Ziel hat, den Schutz und die Verbesserung des Zustands der aquatischen Ökosysteme zu garantieren und eine weitere Verschlechterung zu vermeiden, und wenn nein, warum nicht?

36. Wie und mit welchen Maßnahmen will die Bundesregierung gemäß ihrer Verpflichtung nach Artikel 4 (iii) WRRL einen entsprechend guten ökologischen Zustand in der Tideelbe erreichen?

37. Welche Schritte hat die Bundesregierung unternommen, „andere geeignete Maßnahmen“ nach § 25d Abs. 3 des Wasserhaushaltsgesetzes als Alternative zu einer weiteren Fahrrinnenanpassung zu prüfen?

Die Fragen 34 bis 37 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Europäische Wasserrahmenrichtlinie wurde durch die 7. Novelle des Wasserhaushaltsgesetzes und die nachfolgenden Änderungen der Landeswassergesetze in das nationale Recht umgesetzt. Das geltende Recht wird beim Ausbau der Unter- und Außenelbe selbstverständlich beachtet werden. Zuständig für die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie sind die Bundesländer.

Der wesentliche Ansatz der Wasserrahmenrichtlinie ist eine ganzheitliche Bewirtschaftung der Gewässersysteme. Dabei sollen der Zustand der aquatischen Ökosysteme nach Möglichkeit geschützt und verbessert und eine weitere Verschlechterung vermieden werden (Artikel 1 lit. a WRRL) unter Einbeziehung der unterschiedlichen Nutzungen der Gewässer.

In Verfolgung dieser Zielsetzung können die für die Umsetzung der Wasserrahmenrichtlinie zuständigen Landesbehörden weniger strenge Umweltziele vorgeben (§ 25d Abs. 1 WHG). Darüber hinaus sieht die Wasserrahmenrichtlinie vor, dass bei Gewässern, die durch menschliche Aktivitäten erheblich verändert wurden, nicht der naturnahe „gute ökologische Zustand“ erreicht werden muss. Für diese Gewässer – hierzu gehört auch der überwiegende Bereich der für den Ausbau vorgesehenen Strecke – gibt die Wasserrahmenrichtlinie als Umweltziel das „gute ökologische Potential“ vor (§ 25b WHG). In diesem Fall orientiert sich das Umweltziel nicht an einem vom Menschen unbeeinflussten Zustand, sondern an der Entwicklungsfähigkeit des Gewässers unter Aufrechterhaltung der bestehenden Nutzungen.

Die im Zusammenhang mit Ausbaumaßnahmen gemäß § 25d Abs. 3 WHG zu betrachtenden Alternativen sind nur solche Maßnahmen, mit denen sich die mit den jeweiligen Vorhaben verfolgten Ziele in gleicher Weise erreichen lassen. Läuft die Variante dagegen auf ein anderes Projekt hinaus, kann nicht mehr von einer Alternative gesprochen werden. Die seeseitige Anbindung des Hamburger Hafens für die Containerschifffahrt ist nur durch eine Fahrrinnenanpassung der Elbe zu erreichen.

38. Liegen nach Ansicht der Bundesregierung für den Fall einer weiteren Elbvertiefung ausreichende Planungsdaten und Gutachten zu Fragen der Deichsicherheit vor, die eine abschließende Beurteilung erlauben?

39. Sind im Planfeststellungsverfahren weitere Untersuchungen vorgesehen, um eine mögliche Beeinträchtigung der Deichsicherheit auszuschließen?

40. Wenn ja, welche Fragestellungen werden geklärt, welche Untersuchungsmethoden angewendet?

Die Fragen 38 bis 40 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Träger des Vorhabens hat für das Planfeststellungsverfahren zu Fragen der Deichsicherheit Gutachten der Bundesanstalt für Wasserbau (BAW), insbesondere „Ausbaubedingte Änderungen der Sturmflutkenngrößen“ vorgelegt. Ob ggf. weitere Untersuchungen zur Deichsicherheit erforderlich sind, ergibt sich

aus dem Planfeststellungsverfahren. Diese Beurteilung obliegt allein der unabhängig handelnden Planfeststellungsbehörde.

41. Mit welchen Methoden wurden die Auswirkungen der letzten Elbvertiefung auf die Deichsicherheit untersucht?

Der Träger des Vorhabens wurde mit der Schutzauflage Nr. 10 im Planfeststellungsbeschluss zur vorangegangenen Fahrrinnenanpassung dazu verpflichtet, an 2 Querschnitten die Standsicherheit bei Elbe-km 644,6 und 654,8 nachzuweisen. Die Berechnungen ergaben für beide Querschnitte deutlich ausreichende Standsicherheiten.

Der Planfeststellungsbeschluss der letzten Elbvertiefung sieht als Auflage im Beweissicherungsverfahren verschiedene Betrachtungen zur Untersuchung ausbaubedingter Wasserstandsänderungen im Zusammenhang mit Sturmflutereignissen vor. Eine Folgewirkung der Fahrrinnenanpassung von 1999 auf die Eintrittshäufigkeit von extremen Scheitelwasserständen und die Dauer hoher Wasserstände (Stauwerte) lässt sich aus den vorliegenden Daten nicht ableiten.

Im Bereich des Altenbrucher Bogens erfolgten umfangreiche Untersuchungen zu den Wirkzusammenhängen zwischen Fahrrinnenanpassung und Deichsicherheit. Es konnten keine weiteren, nicht bereits im Zuge der Untersuchungen zur vorangegangenen Fahrrinnenanpassung untersuchten Wirkpfade identifiziert werden.

42. Lassen diese Untersuchungen schon eine abschließende Bewertung zu?

Ja.

43. Falls ja, wie sieht diese Bewertung aus?

Der vorhandene Deichsicherheitsstandard an der Unter- und Außenelbe wurde durch die vorangegangene Fahrrinnenanpassung nicht herabgesetzt.

Die Beobachtung der Unterwasserböschungen in den in o. g. Querschnitten lassen keine Entwicklung erkennen, die außerhalb der normalen Sohldynamik liegt. Weitere Standsicherheitsberechnungen sind nicht erforderlich. Die Unterwasserböschung wird im Rahmen der Beweissicherung weiter beobachtet.

44. Falls nein, was muss aus Sicht der Bundesregierung noch geklärt werden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 42 verwiesen.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333